

ŞANGHAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ'NÜN GENİŞLEME POLİTİKALARINDA 21. YÜZYIL DENİZ İPEK YOLUNUN ROLÜ

THE ROLE OF THE 21st CENTURY MARITIME SILK ROAD IN SHANGHAI COOPERATION ORGANIZATION'S ENLARGEMENT POLICIES

ÖZ Şanghay İşbirliği Örgütü ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ilk bakışta birbirlerinden bütünüyle bağımsız oluşumlar olarak görülse de günümüzde devletler ve toplumlar arasındaki yoğun etkileşimler söz konusu yanılmayı büyük ölçüde geçersiz kılabilir. Bu bağlamda, salt bir askeri ittifak olmaktan öte Asya'da önemli bir ekonomik işbirliği bütünleşme modeli olduğunu düşündüğümüz, ŞİÖ'nün 2015'te başlattığı resmi genişleme adımının devam ettirilmesinde yeni Deniz İpek Yolunun dolaylı bir rol üstlenebileceği düşüncesinden hareketle ve bölgesel akademik çalışmalara mütevazı bir katkı sunmak amacıyla bu makaleyi kaleme almış bulunmaktayız. Makalenin kuramsal çerçevesini ise Mahan'ın ünlü Deniz Egemenliği Kuramı'na ve özellikle Soğuk Savaş sonrası önem kazanan bölgeselci yaklaşıma oturtmayı tercih ettik. Diğer taraftan, ŞİÖ bünyesindeki iki önemli oyuncu konumundaki Çin ve Rusya'nın aralarındaki ilişkinin analizinin sağlıklı bir zeminde yapılmasının konuya önemli bir katkı sağlayacağını düşünmekteyiz. Yeni Deniz İpek Yolunun Güney ve Güneydoğu Asya'da gerçek anlamda işlevsellik kazanmaya başlamasıyla birlikte sadece Çin'in ya da Rusya'nın değil tüm bölge ülkelerinin ekonomik ve ticari avantajlardan yararlanmasının bu bölgelerde ŞİÖ'ye dönük algılamalarında olumlu yönde değişim potansiyeli taşıyacağı unutulmamalıdır.

Anahtar Kelimeler: Şanghay İşbirliği Örgütü, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Bölgeselcilik, Deniz Jeopolitiği

ABSTRACT Although Shanghai Cooperation Organization and The 21st Century Maritime Silk Road are perceived as fully independent regional formations, intensive interactions observed among several states and populations mostly invalidates this point of view. In this context, we decided to cite this article in order to effectuate a modest contribution to regional studies, considering SCO as a model of economic integration in Asia far from a military alliance which debuted officially the enlargement process contributed potentially by new Maritime Silk Road. We preferred Mahan's distinguished Sea Power Theory and regionalist approach in order to fabricate the theoretical framework of this article. On the other hand, we decided to focus on Sino-Russian relations knowing its well founded contributions to reflecting the correlation between SCO and new maritime silk road. It would be helpful to note that as the new maritime silk road becomes functional, China and Russia shall not be limited only to benefit from the economic and commercial advantages held by this road but also may influence all regional states transforming also potentially their perceptions towards SCO in a positive way.

Key Words: Shanghai Cooperation Organization, 21st Century Maritime Silk Road, Regionalism, Geopolitics of Sea Power

Alp Yüce KAVAS

alpyucekavas@gmail.com

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 28.03.2021

Kabul Tarihi : 29.06.2021

1. GİRİŞ

2001 yılında Çin, Rusya, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan, 1990'lı yılların ortalarından itibaren aralarındaki sınır anlaşmazlıklarını çözümlmek ve ortak askeri güvenliği sağlayabilmek amacıyla sürdürdükleri yakın işbirliğini, bölgesel bir örgütlenmeyle taçlandırarak Şanghay İşbirliği Örgütü'nü (ŞİÖ) kurmuşlardır. ŞİÖ'nün Kurucu Sözleşme metninin (Charter) ilk maddesinde; Örgütün temel amaçlarının yalnızca “üç şer” olarak tanımlanan bölgesel ve uluslararası terörizmi, ayrılıkçılığı ve aşırıcılığı ortadan kaldırmakla sınırlı olmadığı, kapsamlı ve ölçülü ekonomik büyüme toplumsal ve kültürel kalkınmayı sağlamanın amaçlandığı belirtilmektedir (ŞİÖ Kurucu Sözleşmesi, 2001). Bu bağlamda her ne kadar ilk kuruluşunda bölgesel askeri güvenliğin sağlanması ve “üç şerle” etkin mücadele esas alınmış gözükse de, Örgütün NATO benzeri bir hükümetlerarası askeri ittifaktan öte biçimde ekonomik bütünleşmeyi ve bu yolla kalkınmayı da hedeflediği görülmektedir. 2015'te ŞİÖ resmi olarak genişlemeye gitmeye karar vermiş, böylelikle etkinlik alanında ciddi bir dönüşümün de ilk sinyalinin vermiştir.

Konumuz açısından bakıldığında ise, ŞİÖ'nün süreç içerisinde kurucu üyelerle yetinmeyerek Güney Asya'ya doğru ilk genişleme hareketini 2017 yılında gerçekleştirilmesinin salt askeri güvenlik merkezli analizlerle açıklanamayacağı, aşağıda değineceğimiz etkenlere bağlı olarak, ekonomik-ticari boyutun da dikkate alınması gerektiği açıktır. Bu noktada Çin tarafından 2000'li yıllarda şekillendirilmeye başlanan ve 2013'te resmi olarak açıkça ilan edilen, aşağıda içerik ve hedeflerine ayrıntılı biçimde değineceğimiz, Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) Projesinin de uzun vadede ŞİÖ'nün genişleme sürecine dolaylı katkı sunma potansiyeli taşıdığını düşünmekteyiz. Makalemizin temel çıkış noktası BKBY projesinin “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” olarak isimlendirilen deniz ticaret yolu ayağının ŞİÖ'nün genişleme politikalarının şekillendirilmesine yönelik sunabileceği katkılara ışık tutmak ya da en azından tartışmaya açmaktır.

Makale çalışmamızın kuramsal altyapısını oluştururken birden çok kuramsal boyuta değinmenin uygun düşeceği kanısına varmış bulunmaktayız. Bu kapsamda; öncelikle ABD'li stratejist Alfred Thayer Mahan'ın, temelini 19. yüzyıl askeri ve ekonomik koşullarından alan, ünlü Deniz Egemenliği yaklaşımlarına kısaca değinmek, bu yolla ulus-devlet merkezli ortaya konulan bu jeopolitik kuramın Çin'in güncel deniz stratejilerine etkilerini değerlendirmek ve bunun ŞİÖ'nün genişleme sürecine hangi açılardan etkide bulunabileceğini tartışmaya açacağız. Daha sonra ise bölgeselleşme kavramını mercek altına alarak ŞİÖ'nün genişleme politikalarındaki muhtemel yerini sorgulamayı amaçlamaktayız. Bölgeselleşmenin özellikle 21. yüzyılda salt ulus-devlet merkezli bir eğilimle sınırlı olmamasının ŞİÖ ve yeni “Deniz İpek Yolu” bağıntısının ortaya konulmasında önemli bir kuramsal katkı sunabileceği kanısındayız.

Çalışmamızın birinci bölümünde yukarıda değindiğimiz kuramsal altyapıyı ele alırken, ikinci bölümde BKBY İniyatifi ve onun deniz ticaret yolu ayağını oluşturan yeni Deniz İpek Yolunu inceleyecek, bu bağlamda ŞİÖ ile BKBY arasında ne şekilde bir ilişki olabileceğini tartışacağız. Üçüncü ve son bölümde ise ŞİÖ'nün genişleme politikalarında dikkate alınması gerektiğini düşündüğümüz Çin-Rusya ilişkilerine ve yaklaşım farklılıklarının yansımalarına değineceğiz. Bu şekilde; “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun” salt Çin'in siyasi, ekonomik, ticari ve hatta askeri çıkarlarına hizmet etmekten öte bir potansiyel taşıdığını açıklamaya çalışacağız.

2.KURAMSAL ALTYAPI: DENİZ EGEMENLİĞİ VE BÖLGESELCİLİK KURAMLARINA GENEL BAKIŞ

Deniz Egemenliği Kuramı ya da Yaklaşımı denildiğinde akla gelen isim kuşkusuz ABD’li stratejist Alfred Thayer Mahan’dır. Özellikle 1890 yılında kaleme aldığı *Tarihte Deniz Gücünün Etkisi, 1660-1783* isimli eseri günümüzde hala ABD Deniz Harp Akademisinde kaynak eser olarak okutulmakta ve ABD’nin tarihsel süreç içerisinde çeşitli Batı Avrupalı ülkelerin¹ donanmalarının gelişimini örnek alarak kendi küresel deniz gücünü oluşturmaya fikri zemin hazırlamış olmasıyla değerlendirilmektedir (Akyay, 2012:289). Söz konusu eserin sadece ABD’nin değil, pek çok ülkenin deniz egemenliğini sağlamada donanmanın etkin rolünü anlamasını kolaylaştırıcı bir rol üstlendiği görülmektedir. Yine Mahan’ın Deniz Stratejisi ve Deniz Harp Tarihi üzerine eserler verdiği bilinmektedir. Erol Mütercimler’e göre; Mahan doğrudan bir jeostratejist olmamasına karşın öne sürdüğü üç önerme onun dünya çapında bir “stratejist” olarak kabul görmesine neden olmuştur (Mütercimler, 2011:304-305):

- Büyük bir ekonomik güce dönüşmek güçlü bir deniz ticareti filosu oluşturmaktan geçmektedir.
- Güçlü ve etkin bir donanmanın oluşturulması sadece küresel ölçekte kendi deniz ticaretinin sürdürülebilirliğini sağlamaya değil belki daha fazla rakip/düşman unsurlarını sabote edebilme kapasitesine ulaşabilmeye bağlıdır.
- Deniz egemenliğine sahip bir güç son tahlilde karasal güce sahip düşmanını alt edebilme yeteneğine kavuşacaktır.

Mahan’ın yukarıda değinilen önermelerini tarihte en başarılı biçimde uygulayabilen devletin Britanya İmparatorluğu olduğu söylenebilir. Etkin deniz ticaret filusunun yanı sıra bu filoyu koruyacak güçlü ve etkin bir donanmanın oluşturulması yoluyla bir dönem nüfuz alanı içerisinde “güneşin batmadığı” bir Britanya İmparatorluğunun oluşturulması sağlanabilmiştir. Mahan bu tespitten hareketle liberal demokrasinin beşiği sayılabilecek ve modern sanayileşme adımlarını ilk gerçekleştiren ülke olan Britanya ile ABD’nin ortak siyasi ve ekonomik çıkarlarını koruyabilmelerinin tek yolunun her iki ülkenin de güçlü ve küresel ölçekte etkin donanmalar oluşturmaya geçtiğini savunmuştur (Mütercimler, 2011:311). Tarihsel süreç Mahan’ın bu tespitlerini büyük ölçüde doğrulamıştır. Nitekim her ne kadar Birleşik Krallık İkinci Dünya Savaşı sonrası dünya sahnesindeki etkinliğini büyük ölçüde yitirmişse de ABD gerek Soğuk Savaş döneminde gerekse sonrasında oluşturduğu kendi siyasi, ekonomik ve askeri hegemonyasının sürdürülebilirliği için güçlü ve küresel ölçekte etkili bir donanmaya dayanma geleneğini devam ettirmiştir.

Deniz Egemenliği bir jeopolitik kuram/yaklaşım olarak özellikle 11 Eylül 2001 terör saldırıları sonrası dönemin ABD yönetiminin, uluslararası terörizmle mücadeleyi gerekçe göstererek, sert güç uygulamalarına ağırlık vermesi sonucunda artış gösteren deniz güvenliği araştırmalarında yeniden gündeme gelmiştir (Germond, 2015:137). Tüm bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere deniz egemenliği kuramı/yaklaşımı günümüzde bile ulus-devlet merkezli bir bakışla ele alınmakta ve deniz jeopolitiğinin temel unsurunu meydana getirmektedir. BKBY projesinin “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” olarak isimlendirilen deniz ticaret yolu ayağının güvenliğinin sağlanması noktasında, söz konusu projeye öncülük eden Çin de bunun ancak güçlü ve etkili bir donanma oluşturmaktan geçtiğinin bilincindedir. Bu bağlamda Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri (ÇHKODK) özellikle 2010’lu yıllardan itibaren bünyesindeki donanma unsurlarını modernleştirme programlarını

¹ Önce İspanya ve Portekiz daha sonra ise Britanya, Fransa ve Hollanda donanmalarının tarihsel gelişimi kastedilmektedir-AYK.

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü’nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

devreye sokmuş, yeni nükleer denizaltıların ve uçak gemilerinin yapımına hız verme kararı almıştır (Tüysüzoğlu ve Özgen, 2020:296). ÇHKODK ilgili modernleştirme programını başarıyla hayata geçirerek yakın gelecekte sadece kendi karasularında ve münhasır ekonomik bölgelerinde (MEB) değil aynı zamanda Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'nda operasyonel etkinliği haiz, ABD Deniz Kuvvetlerine karşı caydırıcı bir nitelik kazanmış, küresel bir deniz gücü oluşturmayı hedeflemektedir (Tüysüzoğlu ve Özgen, 2020:297).

Çin'in yeni 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunu salt kendi siyasi, ekonomik-ticari ve askeri çıkarları doğrultusunda şekillendireceğine ve bu yolla Doğu, Güney ve Güneydoğu Asya, Doğu ve Orta Avrupa ve son olarak Kuzey ve Doğu Afrika bölgelerinde yeni nüfuz alanları elde etme hedefine yönelik şüpheler akla gelmektedir. Yukarıda değindiğimiz ÇHKODK'nin iddialı modernleşme programını Mahan'ın deniz egemenliği anlayışı çerçevesinde değerlendirdiğimizde ise ilgili şüpheleri güçlendirici bir etki taşıdığı söylenebilir. Diğer taraftan; gerek ortak bölgesel güvenliği tesis etme gerekse üye ülkeler arasındaki ekonomik işbirliğini güçlendirme amacını taşıyan ŞİÖ, diğer üye veya üye olabilecek ülkelerin de projeye ilgili beklenti ve çıkarlarının ortaya konulmasını, bu şekilde uzun vadede rekabet yerine yapıcı işbirliğini güçlendirebilecek bir potansiyele sahiptir.

Kuramsal altyapımızın ikinci ayağını ise bölgeselcilik kavramı oluşturmaktadır. Bölgeselciliğin genel geçer tek bir tanımı olmamakla birlikte ilgili kavramı; belirli bir coğrafi alan üzerinde oyuncuların ortak çıkarlar, hedefler, yakınlaşan kimliklere bağlı sosyokültürel talepler ve hatta ideolojik yönlendirmeler çerçevesinde bir araya gelme iradesi olarak tanımlayabiliriz (Katıtaş, 2019:122). Burada anahtar husus bölgeselciliğin belirli bir coğrafi bölge ile sınırlandırılma zorunluluğunun bulunmayışıdır. Nitekim “eski bölgeselcilik” yaklaşımlarında ulus-devletlerin ve onların egemen olduğu coğrafi bölgelerin merkezde olduğu bir anlayıştan, özellikle 2000'li yıllardan itibaren, ulus-aşırı (transnational) öğeleri de içeren ve ekonomik-toplumsal etkileşimleri öne çıkaran bir “yeni bölgeselcilik” yaklaşımına geçilmeye başlanmıştır (Obydenkova, 2006:595). ŞİÖ an itibarıyla daha çok hükümetlerarası bir diyalog ve işbirliği platformu görünümündedir, bu yönüyle daha çok ilk bölgeselci yaklaşımı çağrıştırmaktadır. Diğer taraftan BKBY inisiyatifinin bir parçası olarak yeni Deniz İpek Yolunun pek çok ülkedeki sosyoekonomik ve sosyokültürel etkileşimi hızlandırma potansiyeli ve bunun ŞİÖ'ye üye olan/olması muhtemel ülkelere de yansımalarının olacağı, bu bağlamda uzun vadede ŞİÖ'nün yapısal dönüşümünde ve de genişleme politikalarına etkide bulunma olasılığı göz ardı edilmemelidir.

ŞİÖ gerek Çin gerekse Rusya'nın bölgeselcilik yaklaşımlarında kendine özgü bir yer teşkil etmektedir. Çin bölgeselciliği genel anlamda Çin'in kendisini 21. yüzyılın yeni yükselen gücü olarak benimsetme, bu anlamda yakın çevre ülkeleriyle siyasi, ekonomik ve sosyokültürel alanlarda ikili ve çok yönlü yakın ilişkiler geliştirme stratejisine dayanmaktadır (Baogang, 2020: 81-82). Çin bu stratejiyi uygulama noktasında salt ulusal çıkarlarını diğer ülkeleri dayatmaya çalışmanın başarısız sonuçlar vereceğini iyi bildiğinden Asya merkezli bölgesel örgütler üzerinden hedefine ulaşmaya çalışmaktadır. Soğuk Savaşın bitmesiyle küresel ölçekte neo-liberal ekonomi modelinin güç kazanmasından kuşkusuz Pekin yönetimi de etkilenmiştir. 1990'lı yıllarda ve 2000'lerin başında ABD'nin Asya-Pasifik ekseninde yakın müttefikleri olarak bilinen Japonya ve Güney Kore ile serbest ticaret anlaşmaları imzalayan Çin, 2010'lu yıllardan itibaren geliştirdiği bölgesel işbirliklerine tarihi-kültürel bağlar ile ahlaki değerleri de eklemeyerek daha derin bir bütünleşme hareketine yönelmeyi tercih etmiş görünmektedir (Katıtaş, 2019: 126). Diğer bir deyişle Pekin yönetimi son yıllarda sadece ekonomik işbirliğine değil, ortak değerler üzerinden yeni bir bölgesel kimlik oluşturmaya yönelik uzun soluklu bir bütünleşme hareketine yönelmiştir. ŞİÖ bu aşamada elbette sınırlı bir rol üstlenebilme kapasitesine sahiptir ancak BKBY projesi ve onun deniz ticaret yolu ayağının ileride

meydana getireceği yoğun etkileşimlerle bu bölgesel örgütün olası bir yapısal dönüşüme uğramasına Çin'den ölçülü bir destek gelmesi şaşırtıcı olmayacaktır.

Rus bölgeselciliği Çin ile karşılaştırıldığında daha geleneksel bir yaklaşıma dayanmaktadır. Rusya 1990'lı yıllarda geliştirdiği “Yakın Çevre Doktrini” kapsamında eski Sovyet cumhuriyetleriyle yakın ilişkiler içerisine girerek, bu ülkelerle siyasi diyalogu sürdürerek “Avrasya”² merkezli bir bütünleşme hareketine yönelmeyi tercih etmiştir. Rusya Federasyonu'nun 2016 yılında kabul ettiği Dış Politika Konsepti açıkça çok kutuplu bir dünya düzeninin varlığını savunurken, Avro-Atlantik, Avrasya ve Asya-Pasifik eksenli eşitlikçi ve bütünleşik bir güvenlik paradigması oluşturulması gerekliliğine işaret etmektedir (Rusya Dış Politika Konsepti, 2016; Kavas, 2018:113). Rusya, bölgeselci yaklaşımlarında çok taraflı bir işbirliğine açık görünmektedir, özellikle 2015'te faaliyete giren Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) Avrasya'da ulus-ötesi (supranational) bir yapılanmaya gidilmesi için önemli bir aşama olarak kabul edilmelidir. Diğer yandan Rus bölgeselciliğinin genel anlamda ulus-devlet temelli bir duruş sergilemesi özellikle BKBY projesinin meydana getirebileceği etkileşimlere yönelik tepkilerinin sınırlı kalma olasılığını artırmaktadır. ŞİÖ ise Rusya'nın perspektifinden bakıldığında daha çok NATO 'ya alternatif bir askeri ittifaka dönüşme potansiyeline sahiptir hatta Moskova'nın Avrasya merkezli olan Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü (KGAÖ) ile ŞİÖ arasındaki eşgüdümü sağlamaya yönelik bazı Rus askeri yetkililerin açıklamaları dikkat çekicidir (Lanteigne, 2018:128). Bu saydığımız nedenlerle BKBY projesinin ŞİÖ'nün genişleme politikalarına yansımalarını Çin bölgeselciliği üzerinden değerlendirmek uygun görünmektedir.

3. BİR KUŞAK BİR YOL İNİSİYATİFİ KAPSAMINDA 21. YÜZYILDA DENİZ İPEK YOLU

2013 sonbaharında Çin Komünist Partisi Genel Sekreteri ve Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping önce Kazakistan'ın başkenti Nur-Sultan'da bulunan Astana Üniversitesi'nde verilen bir konferansta Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) İnisiyatifi, daha sonra ise Endonezya Parlamentosunda yaptığı konuşmada söz konusu inisiyatifin “Yeni Deniz İpek Yolu” ayağını dünyaya duyurmuştur. Projenin bütünüyle hayata geçirilebilmesi durumunda dünya nüfusunun yaklaşık %70'inin, dünyadaki toplam GSYİH tutarının yaklaşık %55'inin ve toplam enerji kaynaklarının yaklaşık %75'inin bir araya getirilebileceği tahmin edilmektedir (Svetlicinii, 2018:8). BKBY İnisiyatifi tamamlanıp faaliyete geçtiğinde en az 78 ülkenin bundan yararlanacağı öngörüldürken, Çin hükümeti de söz konusu inisiyatif kapsamında gerçekleştirilecek büyük projelerin finansmanı için çoğunlukla düşük faizli ve uzun vadeli kredilere dayalı 1 trilyon \$ tutarında yatırım hedefini ortaya koymuştur. İnisiyatif yedi ekonomik koridordan oluşmaktadır (Seth, 2020):

- **Yeni Avrasya Kara Köprüsü:** Çin'in batısından (özellikle Sincan Uygur Özerk Yönetim Bölgesi) Rusya'nın Avrupa'daki topraklarına kadar demiryolu bağlantısını sağlayacaktır.
- **Çin-Moğolistan-Rusya Koridoru:** Çin'in kuzeyindeki eyaletleri Moğolistan üzerinden Rusya'daki Sibiryaya bölgesine bağlayacaktır.
- **Çin-Orta Asya-Batı Asya Koridoru:** Çin'in batısı ile Orta Asya ve Türkiye üzerinden Batı Asya'yı birbirine bağlayacaktır.

² “Avrasya” coğrafyası Rusya'nın perspektifinden değerlendirildiğinde büyük ölçüde Sibiryaya, Urallar, Orta ve Batı Asya ile Doğu Avrupa'yı kapsamaktadır-AYK.

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

- **Çin-Güneydoğu Asya Yarımadası Koridoru:** Çin'in güneydeki eyaletleri ile Singapur arasındaki bağlantıyı sağlayacaktır.
- **Çin-Pakistan Koridoru:** Çin'in güney eyaletlerini Pakistan'ın Belucistan Eyaletindeki Gwadar limanı üzerinden Körfez'deki Arap ülkelerine bağlayacaktır.
- **Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Koridoru:** Çin'in güneyini Bangladeş ve Myanmar üzerinden Hindistan'a bağlayacak olan koridordur.
- **Çin-Batı Asya Deniz Yolu Koridoru:** Çin'in kıyıdaki önemli finans-ticaret merkezlerinin Batı Asya ile (özellikle Arap ülkeleri) deniz yolu bağlantısını sağlayacaktır.

Çin'in 2010'lu yıllarla birlikte böylesine büyük ve iddialı bir ekonomik-ticari girişimi başlatması ve tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmaya yönelmesi son yıllarda küresel bir oyuncuya dönüşme hedefiyle uyum sergilemektedir. Bu noktada Pekin bir taraftan onlarca ülkeyle olan ticaretinde çeşitli fiziksel engelleri (gümrük politikaları, kotalar, lojistikle ilgili sorunlar vb.) mümkün olduğunca ortadan kaldırmayı diğer taraftan ise birçok bölgedeki halklarla etkileşime geçerek kendi ekonomik ve sosyokültürel nüfuzunu artırmayı hedeflemektedir. Çin hükümetinin BKBY İnisyatifin dünyaya duyurulmasından bir yıl sonra Orta Asya cumhuriyetleri olan Kazakistan, Özbekistan ve Kırgızistan ile çeşitli düzeylerde serbest ticaret anlaşmaları imzalaması Orta Asya'nın bu inisiyatifte kilit bir rol üstlenebileceğine yönelik beklentileri arttırmıştır (Katıtaş, 2019:131).

BKBY'nin deniz ticaret yolu ayağını oluşturan "21. Yüzyılda Deniz İpek Yolunun" ise Çin'in önemli liman kentlerinin Güney Çin Denizi, Malakka Boğazı, Hint Okyanusu, Babülmendep Boğazı, Kızıldeniz, Süveyş Kanalı, Doğu Akdeniz ve Adriyatik Denizi güzergâhları üzerinden Orta Avrupa'ya dek uzanan kara ve demir yolu ağına bağlanması öngörülmektedir (bkz. Harita 1). Pekin söz konusu güzergâhlar üzerinde stratejik önemdeki boğazlarda deniz güvenliğini artırma amaçlı bölge ülkelerine yönelik ağırlıklı liman ve ulaşım yolları inşasına dönük yatırımlara, düşük faizli ve uzun vadede geri ödemeli kredilendirmeye yönelerek uzun vadeli işbirliği ve güven tesis etmeyi amaçlamaktadır (Tüysüzoğlu, 2018:178).



Harita 1. Bir Kuşak Bir Yol İnisyatifi Kara ve Deniz Yolu Güzergâhları

Kaynak: Oborcon Road and Belt Consultancy, (<http://oborcon.org/bri.html>, (12.05.2021).

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

Konumuz açısından ise BKBY İnisyatifinin ŞİÖ açısından ne ifade ettiğine de kısaca değinmemiz uygun görünmektedir. BKBY İnisyatifini ortaya koyan Çin daha 2003 yılında ŞİÖ üyesi ülkeler arasında serbest ticaret anlaşmaları imzalanmasını önermiş, 2002-2006 yılları arasında üye ülkeler arasında serbest ticaret rejimi oluşturma hedefiyle dört çalışma grubu oluşturulmuş, 2006'da Avrasya Ekonomik Topluluğu ve ŞİÖ arasında iyi niyet sözleşmesi imzalanmıştır (Hasnat ve Awan, 2016:94). Bu gelişmeler özellikle Pekin yönetiminin bölgesel ekonomik işbirliği ve hatta ileriye dönük bütünleşme girişimlerinde ŞİÖ'yü özel bir konumda değerlendirdiğini göstermektedir. Daha somut bir gelişme olarak ise; 2016'da Özbekistan'ın başkenti Taşkent'te gerçekleştirilen 16. ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesinde tüm katılımcı liderler BKBY İnisyatifinin ŞİÖ üyesi ülkeler arasında özellikle kamu sağlığı, bilim-teknoloji, eğitim, çevrenin korunması, turizm, sportif faaliyetler, kültürel ve tarihi mirasın korunması gibi alanlarda yakın işbirliğine önemli katkı sağlayacağı hususunda uzlaşmıştır (Svetlicinii, 2018:14). “Yeni” Deniz İpek Yolunda başlıca beklentilerden birisinin de tarafların birbirleriyle kendi para birimleri üzerinden ekonomik-ticari etkileşime geçmeleri olduğu söylenebilir. ŞİÖ içerisinde de geçmişte küresel ekonomik sistemde geçerliliğini koruyan dolarizasyona karşı üye ülkelerin aralarında kendi para birimleriyle ticarete yönelmeleri tartışma konusu olmuştur. 2009'da Rusya'nın Yekaterinburg kentinde gerçekleştirilen ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesinde Rus lider Vladimir Putin, 2008 küresel finansal krizinin olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla, ŞİÖ bünyesinde Euro benzeri ortak bir para birimi oluşturmayı bile teklif etmiştir (Gatev ve Diesen, 2016:139).

4. ŞANGHAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜNÜN GENİŞLEME STRATEJİSİNDE İKİ ÖNEMLİ OYUNCU: ÇİN VE RUSYA

ŞİÖ'nün kuruluşunun gerçekleşebilmesinde, özellikle 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren, Pekin ve Moskova'nın karşılıklı olarak yakınlaşma siyasetini benimsemiş olmalarının büyük payı bulunmaktadır. Nitekim o dönemde Rusya'da önce Dışişleri Bakanlığına daha sonra ise Başbakanlığa Batı ve Doğu Asya ülkeleriyle ilişkileri geliştirmeyi savunan Yevgeni Primakov'un getirilmesi, Çin'de ise 1950'li yıllarda Moskova'da eğitim görmüş olan Jiang Zemin'in Çin Komünist Partisi Genel Sekreterliğini ve Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanlığını üstlenmiş olması söz konusu yakınlaşmayı kolaylaştırmıştır. Vladimir Putin'in 2000'de iktidara gelmesiyle birlikte Rusya'nın güneydeki güçlü komşusuna yönelik işbirliği eğilimi daha da güçlenmiş, aynı yıl gerçekleştirilen bir basın toplantısı sonrası Rus lider, Çin için “stratejik ortak ve dış politikamızda en çok öncelik vereceğimiz ülke” tanımlamasını yapmıştır (MacHaffie, 2011:30). Çin-Rusya yakınlaşmasının gerçekleştirilmesinde bir başka önemli etken de her iki ülkenin yakın geçmişlerinde farklı perspektiflerden uğradıkları güç ve itibar kaybını telafi etme girişimlerine yönelmiş olmalarıdır. Pekin için 1990'lı yıllar ekonomik atılım için gerekli hazırlıkların başlatılması ve yumuşak güç uygulamalarıyla yeni nüfuz alanlarına ulaşma çabalarıyla geçerken, Moskova SSCB'nin dağılması sonucu savrulan eski Sovyet cumhuriyetlerini yeniden kendi önderliğinde bütünleştirmeye bunu yaparken de sınır güvenliğini tesis etmeye çabalamıştır. Bu noktada yeni bir ekonomik sisteme geçmenin derin sancılarını yaşayan Rusya'nın Çin'e yatırım ve hammadde yönünden ciddi bir bağımlılığı ortaya çıkarken, Çin Rusya'ya ortak askeri teknoloji geliştirilmesinde ihtiyaç duymuş ancak özellikle Sovyet sonrası dönemin ilk yıllarında Moskova'nın Pekin'e ekonomik bağımlılığı daha belirgin hissedilmiştir (Flikke, 2016:160).

İki ülkenin yakınlaşmasında en önemli etken kuşkusuz ABD'nin özellikle 11 Eylül 2001 terör saldırıları sonrası BM Güvenlik Konseyi desteğine ihtiyaç duymaksızın Afganistan'a ve Irak'a yönelik askeri operasyonlara girişmesi ve bu yolla bir anlamda tek kutuplu-hegemonyacı dünya sistemini sürdürdüğünü ilan etmesidir. Diğer taraftan, 2000'li yıllardan itibaren gelişme gösteren,

hatta Putin'in ifadesiyle "stratejik ortaklık" seviyesine yükseltilen, Pekin ile Moskova arasındaki yakın işbirliği taraflar arasında süreç içerisinde ŞİÖ'ye bakış ve genişleme politikalarına yönelik yaklaşımlarında farklılaşmaların oluşmasını engelleyememiştir. Bu noktada Rusya'nın genel anlamda ŞİÖ'yü siyasi, ekonomik ve askeri istikrarı sağlamaya yönelik bir bölgesel örgüt olarak değerlendirdiği, Çin'in ise Örgütün üye ülkeler arasındaki ekonomik ve sosyokültürel etkileşimlere cevap verebilecek ancak Batı'nın ekonomik değerleriyle çatışmayacak bir yapı olarak kalmasına çalıştığı söylenebilir (Flikke, 2016:162).

ŞİÖ Kurucu Sözleşmesinin 13. Maddesinde; "ŞİÖ'ye üyelik Kurucu Sözleşmede belirtilen ilke ve hedeflere saygı göstermeyi ve de uluslararası antlaşmalar ile Örgüt çerçevesinde kabul edilen unsurlarla uyumlu olmayı yükümlenen bölge devletlerine açıktır" ifadesi yer almaktadır (ŞİÖ Kurucu Sözleşmesi, 2001). Metinde geçen "bölge devletleri" ifadesinde belirli bir coğrafi bölge doğrudan belirtilmediğinden yeni üyelerin katılımının coğrafi açıdan sınırlandırılıp sınırlandırılmayacağı konusu netlik kazanmamıştır. Söz konusu sorunu çözebilmek amacıyla 2010 yılında Taşkent'te düzenlenen 10. ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesinde Örgüte Üye Olmak Üzere Başvuran Ülkelerin Kabul Esaslarıyla ilgili düzenlemeye gidilerek üyeliklerin "Avrasya coğrafyası" ile sınırlı kalınması yönünde mutabık kalınmıştır (Denisov ve Safranchuk, 2019:129). 2015 yılında Rusya'nın Ufa kentinde gerçekleştirilen 15. ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesi Örgüte üyeliklerin yeniden konumlandırılması ve genişleme hamlesinin başlatılması bakımından özel bir öneme sahiptir. İlgili Zirve'de; Hindistan ve Pakistan'ın üyelikleri kabul edilirken, Beyaz Rusya, Afganistan, İran ve Moğolistan gözlemci ülke konumuna yükseltilmiş, Ermenistan, Azerbaycan, Kamboçya ve Nepal "uzun vadeli üyelik adayları" olarak değerlendirilerek diyalog ortakları olarak kabul edilmişlerdir (Hasnat ve Awan, 2016:85). Rusya ile tarihsel anlamda olumlu ve yakın ilişkilere sahip Hindistan ile Çin'le özellikle 1990'lı yıllardan itibaren siyasi, ekonomik ve askeri alanlarda yakın işbirliğine yönelik Pakistan'ın Ufa Zirvesinden iki yıl sonra ŞİÖ'ye üyelik süreçlerinin tamamlanarak birlikte katılımı ise Moskova-Pekin hattında hem işbirliği hem de rekabet unsuru olarak yorumlanabilir. Hindistan'ın Güney Asya'da önemli bir bölgesel oyuncu olması, Batılı siyasi değerlere daha yakın duruşu ve Pakistan ile sorunlarını çözmeden ŞİÖ'ye üyeliği ise Çin tarafından Örgüt içerisinde uyum ve ortak tutum sergileme kabiliyetinde zayıflığa neden olma potansiyeli nedeniyle pek de olumlu karşılanmamaktadır (Denisov ve Safranchuk, 2019:127).

Konumuz açısından durumu değerlendirdiğimizde ise; Çin ve Rusya açısından zaman zaman ŞİÖ'nün genişleme süreciyle ilgili farklı algılamalar ve tercihler söz konusu olmakla farklı beklentilerle iki tarafın da uzun vadeli ve planlı bir genişleme stratejisine karşı olmadıkları düşüncesindeyiz. Pekin Örgüt içi uyum mekanizmaları kaybolmadığı sürece BKBY İnisiyatifi ve onun 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu ayağı doğrultusunda meydana gelecek uzun soluklu ekonomik ve sosyokültürel etkileşimleri kendi siyasi ve ekonomik-ticari çıkarları doğrultusunda yönlendirebileceği bir genişleme sürecine karşı çıkmayacaktır. Moskova ise güneydeki güçlü komşusunun ciddi ekonomik yatırımlar ve yerel egemenlerle kuracakları yakın işbirlikleri sonucunda oluşturacağı nüfuz alanlarını dengeleyebilmek adına yeni üyeliklere aşamalı biçimde olmak kaydıyla olumlu yaklaşacaktır.

İran'ın bu noktada her iki büyük oyuncu ile yakın ilişkilere sahip olmanın yanı sıra BKBY ile faaliyeti genişleyecek Gwadar limanının sağlayacağı ekonomik ve ticari avantajları da ŞİÖ'ye üye olmakta değerlendirebileceği göz ardı edilmemelidir. Hâlihazırda 21. Yüzyılda Deniz İpek Yolu üzerinde yer alan Vietnam, Kamboçya, Tayland, Myanmar, Malezya, Singapur ve Endonezya bir başka Asya merkezli bölgesel örgüt olan Güneydoğu Asya Uluslar Birliği'ne (ASEAN) üyeler ve ŞİÖ'nün yakın gündeminde söz konusu üyelerin herhangi bir statüyle üye olmaları yer almamaktadır. Diğer taraftan aynı ülkelerin 2020'de ticaret, hizmetler, yatırımlar, e-ticaret, telekomünikasyon, fikri

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

mülkiyet hakları alanlarını içeren ve aralarında Çin'in de bulunduğu³, Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (Regional Comprehensive Economic Partnership-RCEP) Anlaşmasını imzalamaları alternatif bölgesel bütünleşme hareketlerine kapalı olmadıklarını ortaya koymaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021). Sri Lanka ise Hindistan ile sorunlu ilişkileri dolayısıyla ŞİÖ'ye üyelikte zorluklar yaşayabilir ancak Çin'in bu ülkeye yönelik uzun vadeli borçlandırma ve askeri üs olarak kullanma stratejisinin⁴ yanı sıra bölgeselciliğin meydana getireceği karşılıklı etkileşimlerin izdüşümü olarak Örgüte üyeliğe kabulü için kulis faaliyetleri yürütme olasılığı yüksek görünmektedir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun bir parçası olan Doğu Afrika ise 2010 ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesinde yeni üye olarak kabul edilecek ülkelere dönük alınan karar gereği makalemizde değerlendirme konusu edilmeyecektir.

5. SONUÇ

Çin'in oldukça iddialı bir girişim olarak ortaya koyduğu BKBY İnisiyatifi kapsamındaki 21. Yüzyıl Deniz Yolunun pek çok ülkeyi siyasi, ekonomik ve sosyokültürel alanlarda karşılıklı etkileşime yöneltme olasılığı gittikçe dijitalleşen ve küresel bir boyut kazanan çağımızda çok daha yüksek hale gelmiştir. Pekin yönetimi söz konusu girişimle kendi siyasi, ekonomik-ticari, sosyokültürel hatta askeri nüfuzunu oldukça geniş bir alanda yaygınlaştırmayı hedeflerken, özellikle Asya eksenli bir ekonomik bütünleşme açısından önemli gördüğü ŞİÖ'nün genişleme adımlarında temkinli bir tavır sergilemektedir. Diğer taraftan, 2000'li yılların başından bu yana genel anlamda yakalanan yüksek oranlı ekonomik büyüme oranlarına bağlı olarak, enerji kaynaklarına yönelik bağımlılığının artması ve deniz güvenliğinin ihraç ettiği malların ulaştırılmasında kilit bir önem teşkil etmesi Çin'i bölge ülkelerine dönük güven verici ve uzun soluklu ilişkiler geliştirmeye zorlamaktadır. ŞİÖ henüz hükümetlerarası bir bölgesel örgüt görünümünde olmasına karşın, yeni Deniz İpek Yolu sayesinde çok taraflı ilişkilerin geliştirilmesinde önemli bir kurumsal rol üstlenerek uzun vadede ulus-ötesi nitelikli bir yapısal dönüşümü kucaklayabilir. Söz konusu bir yapısal dönüşüm Pekin ile Moskova'nın gölgesinde kalmaktan çekinen yeni üyelerin katılımını da kolaylaştırıcı bir potansiyel taşıyacaktır.

21. Yüzyılda Deniz İpek Yolu güzergâhında bulunan ülkelerin önemli bir bölümü ASEAN üyesidir. ŞİÖ'nün henüz Güneydoğu Asya ülkelerine yönelik bir açılım gerçekleştirmemesi, ASEAN ülkelerinin de Çin'in son yıllarda elde ettiği baş döndürücü üretim gücü ve likidite kapasitesinden çekinerek ŞİÖ'ye karşı mesafeli tavır sergilemeleri nedeniyle bu yönde bir genişleme beklentisine girmek için henüz çok erken görünmektedir. Diğer taraftan, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun hedeflenen olumlu ve uzun soluklu karşılıklı güven teskin edici adımların gerçekleşmesi durumunda ASEAN ülkelerinin de gerek Pekin'e gerekse ŞİÖ'ye yönelik algılamalarda farklılaşma yaşanmaması için bir neden görünmemektedir. 2020'de imzalanan Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması (RCEP) farklı siyasi, ekonomik ve sosyokültürel yapılarla sahip Asya-Pasifik ülkelerinin bölgede ekonomik ve ticari etkileşimleri güçlendirici adımlar atmaktan çekinmediklerinin somut bir göstergesidir.

Hindistan ve Pakistan'ın 2017'de ŞİÖ'ye üyeliklerinin ardından Sri Lanka'nın da ileride aralarına katılmasıyla gerginlik ve çatışma sahası olan Güney Asya'nın ŞİÖ şemsiyesi altında huzur ve istikrar adasına dönüşümü Pekin ile Moskova'nın bu konuda kararlı ve yapıcı adımlar atmasına bağlıdır.

³ Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması'na; Çin, Japonya, Güney Kore, Vietnam, Kamboçya, Laos, Tayland, Myanmar, Malezya, Singapur, Endonezya, Bruney, Filipinler, Avustralya ve Yeni Zelanda imza koymuştur-AYK.

⁴ Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Göktürk Tüysüzöğlü ve Cenk Özgen, "The Relationship between 21st Century Maritime Silk Road Initiative and Chinese Naval Strategy", içinde *Alanya Akademik Bakış Dergisi*, 2020, C.4, S.2, s. 289-290.

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

Rusya da Çin'in son yıllardaki iddialı ekonomik-ticari girişimlerini yakından takip etmekte, kuşkusuz ŞİÖ içerisindeki siyasi ağırlığının kaybolmasından endişe duymaktadır. Bu noktada 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu güzergâhındaki ülkelerle Moskova da yakın ilişkiler geliştirmeye yönelecek ve ŞİÖ üzerinden Pekin'in bu ülkeler üzerinden hegemonyacı bir tutum sergileme olasılığına karşı dengeleyici bir rol üstlenmeyi tercih edecektir. Her halükarda rekabet ve işbirliğini birlikte sergileyen Pekin ve Moskova yönetimleriyle ilişki kuracak bölge ülkelerinin kendilerine oldukça avantaj sağlama potansiyeli bulunmaktadır. Çin'in yeni Deniz İpek Yolunun güvenliğini tesis etme, bu yolla bölgede deniz egemenliğini güçlendirme amacıyla son yıllarda yöneldiği iddialı modernleştirme programlarına yöneldiği görülmektedir. Bununla birlikte, Çin ve Rus donanmalarının ŞİÖ bünyesinde gerçekleştirecekleri ortak deniz tatbikatlarında ABD'nin Asya-Pasifik'teki deniz kuvveti unsurlarını hedefe koymaktan özenle kaçınması Örgütün Güney ve Güneydoğu Asya'da güven tesis etmesine, bu yolla uzun vadede bu bölgelere dönük somut genişleme adımları atmasına olumlu katkılar sunabilecektir.

KAYNAKÇA

AKYAY, B. (2012). "Alfred Thayer Mahan, Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi, 1660-1783", Kitap İncelemesi, Tarih İncelemeleri Dergisi, 27(5): 289-291.

BAOGANG, H. (2020). "Regionalism as an Instrument for Global Power Contestation", Routledge, *Asiam Studies Review*, 44(1): 79-96.

DENISOV, I.E. ve SAFRANCHUK, I.A. (2019). "Four Problems of SCO in Connection with its Enlargement", Routledge, *Russian Social Science Review*, 60(2): 119-136.

FLIKKE, G. (2016). "Sino-Russian Relations: Status Exchange or Imbalanced Relationship ?", Routledge, *Problems of Post-Communism*, 63: 159-170.

FOREIGN POLICY CONCEPT OF THE RUSSIAN FEDERATION (2016). https://www.mid.ru/en/foreign_policy/official_documents/-/asset_publisher/CptICk6BZ29/content/id/2542248, (21.05.2021).

GATEV, I. ve DIESEN G. (2016). "Eurasian Encounters: The Eurasian Economic Union and the Shanghai Cooperation Organization", Routledge, *European Politics and Society*, 17(51):133-150.

GERMOND, B. (2015). "The Geopolitical Dimension of Maritime Security", *Marine Policy*, 54: 137-142.

HASNAT, S.F. ve AWAN, Z. (2016). "Shanghai Cooperation Organization as a Platform for Regional Understanding: Its Economic, Political Security Potential", *Perceptions*, 21(1):83-100.

KAVAS, A.Y. (2018). *Sovyet Sonrası Dönemde Rusya'nın Bölgesel Bütünleşme ve İşbirliği Projelerine Yönelik Politikaları*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

KATITAŞ, G. (2019). "Asya'da Çin ve Rusya Bölgeselciliği: Modern İpek Yolu Projesi ve Avrasya Ekonomik Birliği", *Uluslararası Siyaset Bilimi ve Kentsel Araştırmalar Dergisi*, 7: 119-141.

LANTEIGNE, M. (2018). "Russia, China and teh Shanghai Cooperation Organization: Diverging Security Interests and the 'Crimea Effect'",

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. *DA&MS*. 1(1), 55-65.

- https://www.researchgate.net/publication/322158646_Russia_China_and_the_Shanghai_Cooperation_Organization_Diverging_Security_Interests_and_the_'Crimea_Effect', (05.05.2021).
- MACHAFFIE, J. (2011). “The Potential for a China-Russia Military Alliance Explored”, *Alternatives, Turkish Journal of International Relations*, 10 (2-3):21-44.
- MÜTERCİMLER, E. (2011). *Stratejik Düşünme*, Alfa Basım Yayım, İstanbul.
- OBYDENKOVA, A. (2006). “New Regionalism and Regional Integration: The Role of National Institutions”, *Routledge, Cambridge Review of International Affairs*, 19(4): 589-610.
- SETH, S. (2020). “One Belt One Road”, <https://www.investopedia.com/terms/o/one-belt-one-road-obor.asp>, (16.05.2021).
- SHANGHAI COOPERATION ORGANIZATION CHARTER (2001), <https://people.unica.it/annamariabaldussi/files/2015/04/SCO-Charter.pdf>, (27.04.2021).
- SVETLICINIL, A. (2018). “China’s Belt and Road Initiative and The Eurasian Economic Union: Integrating the Integrations,” *Public Administration Issues, Special Issue*, 7-20.
- TÜRKİYE CUMHURİYETİ TİCARET BAKANLIĞI, “Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (RCEP) Anlaşması İmzalandı”, <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/malezya/bolgesel-kapsamli-ekonomik-ortaklik-rcep-anlasmasi-imzalandi>, (30.05.2021).
- TÜYSÜZOĞLU, G. ve ÖZGEN, C. (2020). “The Relationship between the 21st Century Maritime Silk Road Initiative and Chinese Naval Strategy”, *Alanya Akademik Bakış Dergisi*, 4(2):283-303.
- TÜYSÜZOĞLU, G. (2018). “Yumuşak Güç Kavramı Çerçevesinde Avrasya Ekonomik Birliği ve Kuşak Yol İnisiyatifinin Değerlendirilmesi”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 13(25):163-188.